

La seduta comincia alle 9.

MARIO TASSONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Berlinguer, Bordon, Mattioli, Montecchi, Rivera, Sales, Vigneri e Vita, sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentatre, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

**Svolgimento
di un'interpellanza urgente (ore 9,05)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interpellanza urgente.

(Attentati nei confronti di esponenti della Lega nord per l'indipendenza della Padania)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Comino n. 2-00976 (vedi l'*allegato A* — Interpellanze urgenti sezione 1).

L'onorevole Giancarlo Giorgetti, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

GIANCARLO GIORGETTI. Signor Presidente, signor sottosegretario, nella notte di domenica 15 marzo una bomba è esplosa nello studio dell'architetto Giuseppe Leoni, nel comune di Vergiate in provincia di Varese. Come lei certamente saprà, signor Presidente, l'architetto Giuseppe Leoni non è un semplice professionista, ma è anche uno dei soci fondatori della lega lombarda, il primo deputato in questo Parlamento della stessa lega lombarda, che recentemente è stato riconfermato per acclamazione presidente dello stesso movimento, nonché leader di quello dei cattolici padani. Non si tratta quindi, evidentemente, di un grave atto di intimidazione compiuto nei confronti di un professionista, ma può essere inteso chiaramente inteso — tutti in provincia di Varese lo hanno inteso in tal modo — come un avvertimento, un segnale al movimento politico della lega nord per l'indipendenza della Padania.

Sottolineo inoltre che questo episodio non rappresenta un fatto isolato perché, come lei certamente saprà, signor Presidente, in provincia di Varese anche recentemente si sono verificati altri fatti di intimidazione. Ricordo solamente che nel medesimo comune di Vergiate, proprio di questi tempi, l'anno scorso, un comizio dell'onorevole Bossi fu disturbato senza che le forze dell'ordine intervenissero; non solo, ma la sede di Gallarate della lega è stata incendiata e, recentissimamente, la sede della segreteria provinciale della lega

nord di Varese è stata evacuata in piena notte poiché era stata segnalata la presenza di una bomba.

Il clima che si va creando nella culla della lega — dove è nata e consegue un vastissimo consenso popolare, che in più località supera addirittura la percentuale del 50 per cento dei voti — ci preoccupa enormemente. Ma ci preoccupa ancor di più nel momento in cui tutto ciò si verifica nel silenzio di tutti gli organi di informazione. Abbiamo ben chiaro nella nostra mente come episodi analoghi, o forse di minore importanza, siano stati ripresi dalla stampa locale e nazionale. Se si va a rileggere la stampa locale e nazionale di questi giorni, si scoprirà che la notizia è stata data con estrema « accortezza », nelle pagine interne, in modo nascosto e tale da non rendere esattamente quella che è la reale situazione.

Sono state poi rese note — almeno così sembra — talune rivendicazioni di quell'episodio da parte di fantomatici gruppi di natura fascista. Esso, tra l'altro, è stato descritto come se fosse avvenuto nella sede della lega nord di Vergiate e non come un attentato verificatosi nello studio di un libero professionista, qual è l'architetto Giuseppe Leoni. Da questo fatto si può anche trarre probabilmente l'impressione che la volontà degli attentatori fosse quella di colpire Giuseppe Leoni in quanto esponente politico e non in quanto libero professionista.

Poiché noi vediamo questo Governo molto solerte e molto attento nello svolgimento dell'attività investigativa ai danni degli esponenti della lega nord per l'indipendenza della Padania, a mezzo anche di migliaia di intercettazioni telefoniche, vorremmo capire come l'esecutivo intenda presidiare anche questa situazione di pericolo nei confronti di sedi e di esponenti del movimento della lega nord per l'indipendenza della Padania. Avanziamo tale richiesta perché vorremmo evitare che siano ripercorse strade già viste, del tipo di quella della strategia della tensione, che magari fanno comodo ad alcuni ambienti magari anche del Governo. La lega nord per l'indipendenza della Padania è un

movimento pacifico, come ha sempre dimostrato; nessuno dei nostri esponenti è stato in questi ormai anni di storia politica accusato di intimidazioni violente o di atti di violenza verso alcuno.

Di conseguenza, come è nostro costume, pazientiamo, aspettiamo, ma crediamo che questo Stato italiano debba dare alcune risposte. Per questo motivo abbiamo presentato un'interpellanza urgente e fiduciosi attendiamo la replica del sottosegretario.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

GIANNICOLA SINISI, Sottosegretario di Stato per l'interno. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con l'interpellanza iscritta all'ordine del giorno della seduta odierna l'onorevole Comino ed altri richiamano l'attenzione del Parlamento e del Governo sull'attentato compiuto nella notte del 15 marzo nello studio dell'architetto Giuseppe Leoni a Vergiate, in provincia di Varese. Gli interpellanti chiedono di conoscere le iniziative che si intendono assumere per scoprire i responsabili e appurare l'esistenza di un disegno politico contro la lega nord.

Rispondo sulla base degli accertamenti immediatamente disposti dal prefetto di Varese e dal dipartimento della pubblica sicurezza. Verso le due di lunedì 16 marzo al 113 perveniva una telefonata per segnalare che a Vergiate, nella zona compresa tra via Cusciago e via Piave, era stato avvertito, pochi minuti prima, un forte boato. Personale della questura di Varese, intervenuto in via Cusciago 1 presso la sede della lega nord-lega lombarda, non rilevava nulla di anomalo. Riscontrava invece, in via Piave 44, sede dello studio di Giuseppe Leoni, il dispositivo di allarme in funzione, e nonostante ogni tentativo non riusciva a rintracciare l'architetto, assente anche dalla sua abitazione di Mornago.

Nella stessa mattinata di lunedì 16 marzo, nel corso di un sopralluogo effettuato dalla Digos e da tecnici della scien-

tifica, nel bagno dello studio venivano rinvenuti frammenti metallici di un ordigno, quasi certamente bombe a mano di fabbricazione jugoslava. L'ordigno era stato lanciato all'interno del bagno attraverso una finestra basculante, aperta, che affaccia sul lato posteriore dell'edificio.

Sull'episodio sono in corso indagini dirette dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Busto Arsizio. Nell'ambito degli accertamenti è oggetto di attento esame la telefonata anonima pervenuta alle 2,08 del 16 marzo al quotidiano *La Prealpina*, che è stata del seguente tenore: « Rivendichiamo l'attentato alla sede della lega di Vergiate. Siamo gli stessi di Gallarate ». Ad essa faceva seguito pochi minuti dopo, alle 2,15, un'altra telefonata intimidatoria.

Viene anche valutata la circostanza che lo studio dell'architetto Leoni si trova in una via distante qualche centinaio di metri dalla sede della lega nord-lega lombarda di Vergiate, che è ben riconoscibile dal logo del movimento e da due bandiere raffiguranti il sole delle Alpi poste all'ingresso. La visibilità e la inequivocabilità della sede del movimento sono tali che ad avviso degli organi inquirenti ed investigativi è da ritenere poco probabile l'errore di obiettivo.

Le sedi della lega nord-lega lombarda, come anche quelle degli altri partiti e movimenti, sono inserite, nel controllo del territorio, tra gli obiettivi da sottoporre a particolare vigilanza a mezzo di equipaggi mobili in servizio di perlustrazione e con servizi mirati della Digos.

Anche a seguito dell'episodio di Vergiate, i servizi a protezione delle sedi del movimento della lega nord sono stati intensificati con ulteriori più sofisticati controlli. Proprio mentre vi parlo è in corso una riunione del comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, appositamente convocato dal prefetto di Varese per formalizzare le misure di protezione a tutela dell'abitazione e dello studio dell'architetto Leoni, predisposte fin dalla notte dell'attentato.

Il collegamento dell'episodio con l'attentato incendiario avvenuto a Gallarate il

3 maggio dello scorso anno, richiamato dagli onorevoli interpellanti, è al momento privo di riscontro, fatta eccezione per la telefonata anonima pervenuta al quotidiano *La Prealpina*, di cui ho detto, e che è oggetto di valutazione. Su quell'episodio il Governo non dispone di altri elementi oltre quelli forniti a questa stessa Assemblea il 28 maggio dello scorso anno.

Fin qui la ricostruzione dei fatti. Come ho detto sono in corso indagini da parte del magistrato inquirente che non tralascia nessuna delle ipotesi possibili. È fin troppo evidente, infatti, che la particolare natura del clima politico presente nella provincia di Varese, anche per iniziative avviate dalla lega nord, deve purtroppo registrare il susseguirsi di episodi di contestazione, di contrapposizione e di intolleranza, sui quali il Governo ha già richiamato l'attenzione del Parlamento il 28 maggio dello scorso anno, in occasione del dibattito seguito all'attentato contro il segretario del partito popolare italiano di Varese, Luca Perfetti.

È poi del tutto fuorviante la tesi, avanzata dagli interpellanti, di una possibile strategia di carattere intimidatorio nei confronti di esponenti politici della lega nord con il coinvolgimento addirittura — come si legge nel quotidiano di quel movimento — dei servizi di informazione che, semmai, possono fornire un contributo prezioso all'accertamento della verità.

PRESIDENTE. L'onorevole Giorgetti ha facoltà di replicare per l'interpellanza Comino n. 2-00976, di cui è cofirmatario.

GIANCARLO GIORGETTI. Sono chiaramente insoddisfatto della risposta del sottosegretario, perché sarà pur vero che i servizi di informazione non hanno svolto un ruolo attivo e, quindi, non hanno contribuito a gettare la bomba, ma sicuramente non hanno svolto un ruolo preventivo e probabilmente, anche in questo caso, hanno fatto pervenire qui a Roma, dalla provincia dell'impero, qualche informazione un po' sbagliata. A me, ad esempio, risulta che a seguito della segna-

lazione avvenuta nella notte — alle 2,08, come è stato giustamente ricordato — di un boato in località Vergiate, le forze di polizia intervenute per verificare la situazione hanno riscontrato che la sede di Vergiate non aveva subito alcun danno e che l'allarme era in funzione presso lo studio dell'architetto Leoni, ma non hanno accertato che in quello studio era scoppiato una bomba. Mi sembra infatti che i danni prodotti da quell'ordigno si siano scoperti, grazie anche alla polizia scientifica, solamente la mattina di lunedì. Ciò non è affatto rassicurante ed invito il sottosegretario a verificare se la circostanza che io denuncio in questa sede corrisponda al vero o meno. Si può infatti intervenire in piena notte, dopo un forte boato, riscontrare che un impianto di allarme è in funzione (evidentemente chi è intervenuto sapeva che lo studio professionale dell'architetto Leoni era un potenziale bersaglio, altrimenti non avrebbe verificato che l'allarme, come dicevo, era in funzione) senza poi ritenere doveroso andare ad accertare se il boato fosse da mettersi in correlazione con l'allarme che suonava (o con l'avvio dell'allarme), ovvero con altre situazioni o circostanze?

Non posso inoltre che ribadire che la lega nord per l'indipendenza della Padania, in tutte le sue manifestazioni, specialmente in quelle attuate in provincia di Varese, ha sempre tenuto un comportamento assolutamente pacifico e democratico. Gli episodi che sono stati ricordati anche in questa sede dal sottosegretario Sinisi restano tutti da dimostrare. Siamo in attesa anche dei rilievi che la magistratura potrà eccepire, ma non possiamo ancora una volta che constatare che, a distanza di un anno, per quanto riguarda Gallarate, ad esempio, non si è saputo nulla e che, molto probabilmente, anche per quanto riguarda l'episodio alla nostra attenzione non si saprà nulla. La magistratura che indaga su questo episodio (nonché la stessa procura) ha ordinato non molto tempo fa perquisizioni domiciliari notturne a casa di decine e decine di persone per bene, le quali si sono

trovate in casa i carabinieri con il mitra spianato, senza peraltro che, come ormai è noto a tutta l'opinione pubblica e credo anche al Governo, nulla fosse rilevato.

Di conseguenza, ciò che ci preoccupa ulteriormente è che da un lato non si giunge mai ad alcuna conclusione e, dall'altro, il sottosegretario prometta l'utilizzo di strumenti più sofisticati di controllo. Infatti, se permette, questa sofisticazione provoca in noi qualche perplessità e qualche timore, visto come questi mezzi sofisticati sono stati utilizzati nei confronti anche di colleghi presenti in questo Parlamento.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento dell'interpellanza urgente all'ordine del giorno.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 9,22).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

(Iniziativa per la tutela delle zone montane)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Cuscunà n. 2-00291 e l'interrogazione Rodeghiero n. 3-02079 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

Questa interpellanza e questa interrogazione, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

Constato l'assenza dei presentatori dell'interpellanza Cuscunà n. 2-00291: s'intende che vi abbiano rinunciato.

Il sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica ha facoltà di rispondere.

GIORGIO MACCIOTTA, Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica. Il Governo risponde all'interpellanza ed alla interrogazione presentate con un certo ritardo,

anche perché quella della montagna è una competenza orizzontale, che solo di recente è stata assegnata per delega ad un sottosegretario al Ministero del bilancio; di conseguenza solo ora si è costituito un punto di riferimento complessivo delle politiche settoriali.

Per questo vorrei soprassedere ad alcune delle domande contenute nelle interpellanze ed interrogazioni, perché superate, come per esempio quelle sulla mancanza di dotazione finanziaria per il 1997; peraltro nel merito voglio precisare che nella legge finanziaria del 1997 erano previste risorse per la montagna. Vorrei anche aggiungere che è in corso la predisposizione, in relazione agli stanziamenti previsti nella legge finanziaria per il 1998, di un disegno di legge che rivisita la legge n. 97 ed interviene sugli articoli che, come è stato ricordato nelle interpellanze, non sono stati applicati o hanno fatto registrare, al momento dei tentativi di applicazione, qualche difficoltà.

È previsto che si svolga nel mese di giugno la seconda conferenza nazionale della montagna, organizzata congiuntamente dal sistema delle autonomie locali, dal Governo e dal CNEL. In quella sede sarà possibile discutere, con tutti i soggetti interessati, le modifiche alla legge per renderla finalmente e pienamente operativa; in particolare, sarà possibile avere, anche grazie agli stanziamenti previsti nella legge finanziaria del 1998, un meccanismo di finanziamento a regime della legge per la montagna. Uno dei limiti della legge n. 97, forse anche per la fase convulsa nella quale è stata approvata, è che essa prevedeva un meccanismo finanziario per il triennio 1994-1996, mentre al termine di tale periodo non prevedeva più nessuna forma di finanziamento. Con la legge finanziaria del 1998 si sono create le condizioni per introdurre un meccanismo di finanziamento a regime.

Per quanto riguarda invece le risorse, cioè la questione più stringente posta nelle diverse interpellanze e interrogazioni, voglio precisare che nel 1997 vige un regime di blocco degli impegni, e che a tale regime sono stati sottoposti anche gli

stanziamenti 1995-1997 relativi alla legge sulla montagna. Entro i limiti previsti dalle leggi di blocco degli impegni si è proceduto ad emettere mandati per il 60 per cento delle risorse stanziare, ammontanti rispettivamente a 50 miliardi per il 1995 e a 150 miliardi per il 1996; il 60 per cento corrisponde quindi a 30 e a 90 miliardi.

Nell'ambito peraltro delle scelte prioritarie compiute dalle regioni, tali mandati non sono stati utilizzati dalle regioni stesse per i propri tiraggi di tesoreria e sono stati restituiti non utilizzati alla ragioneria generale dello Stato nei primi mesi del 1998. Gli uffici della ragioneria hanno proceduto a rimettere i mandati e in questi giorni sono in fase di trasmissione per la registrazione alla Corte dei conti i mandati rimasti inutilizzati alla fine del 1997.

Nello stesso periodo è stato attivato il finanziamento legato alla legge finanziaria del 1996, attraverso mutui contratti alla fine del 1997 e attribuiti alle comunità montane per un ammontare di 300 miliardi. Tale cifra, nella delibera che il CIPE ha assunto nella giornata del 17, è stata distribuita secondo un programma pluriennale di cui adesso darò conto.

Quali sono le conseguenze di questa complessa struttura del finanziamento delle comunità montane? Sono state senza dubbio negative per il periodo passato, nel corso del quale si è registrato un fermo di tale finanziamento, ma a partire dal 1998 saranno diverse.

Nel corso del 1998, infatti, saranno disponibili i seguenti finanziamenti. Innanzitutto, le risorse residue del 1997, cioè i mandati che, come ho ricordato, erano stati emessi e sono stati restituiti per circa 120 miliardi; poi le risorse attivate con mutui relativi al 1996, che saranno per il 50 per cento attribuite nel corso del 1998 e per l'intero ammontare di 300 miliardi impegnabili sin dallo stesso anno.

Faccio poi presente che nella tabella D della legge finanziaria vi è uno stanziamento immediatamente spendibile di 100 miliardi, anche questi attribuiti al 1998, e

che nella tabella B vi sono limiti di impegno, attivabili con legge, pari a 200 miliardi, che ai tassi attuali dei mutui consentiranno uno sviluppo di circa 200 miliardi di nuove risorse a favore delle comunità montane. Questa è una delle poste che pensiamo vada attivata nel quadro di quella rivisitazione della legge della montagna che sarà discussa nella conferenza nazionale della montagna al CNEL e che potrà attivare 200 miliardi di nuovi finanziamenti.

Nel corso del 1999 saranno inoltre disponibili le risorse residue degli impegni relativi al triennio 1995-1997 ed anche 50 miliardi che la legge finanziaria ha allocato in tabella B, quindi anch'essi attivabili per legge. I limiti di impegno che ho ricordato consentono nel 1998 uno sviluppo di mutui per circa 200 miliardi e sono in espansione negli esercizi successivi, consentendo uno sviluppo di mutui per circa 300 miliardi.

Si è dunque aperto per le comunità montane un orizzonte di finanziamenti che varia tra i 100 e i 400 miliardi annui nel corso degli esercizi a partire dal 1998.

Credo che a questi dati quantitativi vada aggiunta una clausola importante contenuta nella delibera CIPE approvata ieri, che prevede due garanzie in termini di corrispondenza tra impegni e concrete possibilità di pagamento (per dirla in termini tecnici, tra competenza e cassa).

In tale delibera si prevede, infatti, che alle eventuali esigenze di cassa che dovessero emergere nel corso dell'esercizio 1998 si potrà far fronte utilizzando con priorità le risorse del capitolo del fondo di riserva costituito in bilancio per l'adeguamento degli stanziamenti di cassa e che nel corso dell'anno, anche per i tiraggi dei conti di tesoreria, che sono stati il motivo per il quale nel 1997 le regioni non hanno utilizzato i mandati emessi a favore delle comunità montane, sarà data priorità alle risorse stanziare per intervenire nelle aree depresse delle comunità montane.

In questi termini si può ritenere realizzata la corrispondenza tra competenza e cassa e dunque, a partire dal 1998, quello che verrà iscritto in bilancio sarà

effettivamente ciò che le comunità montane potranno tirare per finanziare i loro programmi di investimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Rodeghiero ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02079.

FLAVIO RODEGHIERO. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Macciotta, anche se devo segnalare il ritardo con cui è intervenuta la risposta del Governo: l'atto è stato trasformato soltanto ieri in un'interrogazione a risposta orale — su richiesta degli uffici, affinché lo svolgimento potesse essere abbinato all'interpellanza del collega Cuscutà —, ma risale in realtà al 6 ottobre 1996. Sicuramente un anno e mezzo di ritardo è un fatto notevole.

Rivisitare la legge n. 97 del 1994 potrebbe essere un fatto di grande rilievo, soprattutto perché siamo in presenza di disposizioni non applicate e non applicabili, spesso per ritardi degli uffici centrali dei ministeri e dello Stato. Spero che la seconda conferenza nazionale sulla montagna di giugno possa allargare le competenze in ordine a quanto previsto dal testo di legge, affinché sia effettivamente applicabile.

Il sottosegretario ha fatto riferimento ad una serie di risorse disponibili per la montagna. Voglio ricordare, però, che i fondi per investimenti da parte delle comunità montane sono limitati dalle competenze previste dalla stessa legge n. 97.

Ho sotto mano la relazione sullo stato della montagna del 1997 (ricordo che deve essere presentata ogni anno entro il 30 settembre). In merito all'applicazione dei diversi articoli della legge si fa oggettivamente riferimento a ritardi o a difficoltà nell'interpretazione delle norme da parte dei ministeri centrali. Proprio su questo verteva la mia interrogazione: sulle difficoltà dei ministeri in fase applicativa.

L'articolo 10, per esempio, riguarda l'autoproduzione ed i benefici in campo energetico. Il Ministero delle finanze afferma che la norma non ha copertura

finanziaria e, conseguentemente, dichiara di non aver ancora previsto alcun provvedimento attuativo; tuttavia poiché si dice «anche in mancanza di copertura finanziaria», evidentemente questo problema è solo aggiuntivo e non è l'unica causa della mancata applicazione della norma.

Con l'articolo 13 (interventi per lo sviluppo di attività produttive) si prevedono misure per la promozione e lo sviluppo dell'imprenditoria giovanile e per l'agevolazione delle operazioni di acquisto di terreni proposte da giovani e da cooperative di giovani residenti in comuni montani. Il Ministero dell'industria dichiara di essere limitato da disposizioni della Commissione europea. In realtà, a quanto mi risulta dal testo della decisione della Commissione europea (del 1° marzo 1995) la possibilità di attuare la norma non è affatto preclusa.

Su questi problemi occorrerebbe dunque confrontarsi anche con i ministeri.

Vi è poi il problema del decentramento di attività e di servizi, previsto dall'articolo 14 ma a tutt'oggi non avvenuto.

Sull'articolo 16 (agevolazioni per i piccoli imprenditori commerciali) il Ministero delle finanze ritiene necessaria una modifica legislativa che stabilisca i criteri. A me pare che l'articolo 16 li abbia individuati ed elencati in maniera molto dettagliata e precisa.

Vorrei soffermarmi, poi, sull'articolo 22, che tra l'altro nella relazione viene intelligentemente ignorato. La norma prevede una precisa procedura da seguire nei casi di chiusura o comunque di limitazioni imposte agli uffici dello Stato. Si dice infatti: «Gli uffici statali esistenti nei comuni montani possono essere accorpati previo parere dei loro sindaci e dei presidenti delle comunità montane». Secondo comma: «I provvedimenti adottati in contrasto con i pareri resi ai sensi del comma 1 devono contenere le ragioni che hanno indotto a discostarsene». Ebbene, nel provvedimento che ha disposto la chiusura delle preture — con riferimento alla delega conferita al Governo per l'istituzione del giudice unico — mi risulta (in

particolare per la pretura di Asiago; sono vicepresidente della locale comunità montana) che non siano stati sentiti né la comunità montana né i sindaci. Questo vale anche per la riorganizzazione delle USL. Visto che i principi stabiliti dalla legge n. 97 sono stati costituzionalizzati per esplicita previsione della legge stessa, questi provvedimenti — non avendo dato seguito a quanto previsto — vanno considerati anticostituzionali.

Ecco quali sono i problemi oggettivi che si pongono all'interno della disciplina. Non hanno attinenza con le risorse disponibili, perché se guardiamo ai fondi che sono stati elencati dal sottosegretario o alla capacità applicativa delle comunità montane, dobbiamo tener conto che queste ultime in Italia sono sulla soglia del dissesto (si trovano per il 75 per cento al sud e per il resto al centro). Questi limiti di applicazione della legge riguardano in realtà le comunità montane più efficienti.

Ci sarebbe moltissimo da dire, si tratta di capacità di controllo ed anche, probabilmente, di rivedere questo strumento.

Voglio anche ricordare un'altra cosa, ossia che a livello europeo si sa predisponendo una carta delle regioni di montagna e c'è un comitato di esperti, cui partecipo in qualità di osservatore del Consiglio d'Europa. Ebbene, in quel comitato l'Italia non aveva nominato nessun componente; su nostra sollecitazione — del sottoscritto e del rappresentante del comitato degli enti locali — è stato nominato come rappresentante un prefetto. Al di là della persona e delle sue competenze, riteniamo che sarebbe stato opportuno nominare un personaggio più rappresentativo.

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Rodeghiero.

FLAVIO RODEGHIERO. Sì, signor Presidente, voglio dire solo che a quel livello si sente urgentemente la necessità di applicare un principio specifico per gli interventi nelle aree depresse, che abbia come riferimento la montagna e la quarta dimensione della montagna, che è la

pendenza, insieme agli altri tre elementi che delineano lo spazio, che in montagna crea problemi oggettivi...

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole Rodeghiero.

FLAVIO RODEGHIERO. ...di difficoltà di sviluppo, soprattutto umano, e di permanenza delle popolazioni.

Sono convinto che la legislazione italiana debba adeguarsi a questi principi europei. La carta europea delle regioni di montagna certamente non è stata ancora adottata, ma l'impegno dell'Italia, anche a livello di comitato dei ministri del Consiglio d'Europa, deve essere più forte e naturalmente il nostro paese deve adeguare la sua normativa interna.

**(Deragliamento intercity
Reggio Calabria-Bari)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Tassone n. 2-00668 ed all'interrogazione Bova n. 3-01494 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

Questa interpellanza e questa interrogazione, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Tassone ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00668.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, la mia interpellanza risale al settembre del 1997 e fa riferimento ad un incidente avvenuto sulla tratta ferroviaria Reggio Calabria-Bari, precisamente in contrada Marinella, tra Ferruzzano e Brancaleone.

Certamente dopo la data della mia interpellanza, ma anche prima di essa, tutta la storia delle ferrovie italiane è stata caratterizzata da una serie di incidenti.

Ovviamente nella mia interpellanza pongo al Governo alcuni quesiti, che mi auguro troveranno soddisfazione nella risposta del sottosegretario per i trasporti. I quesiti riguardano naturalmente la sicurezza delle nostre ferrovie. Certo, io parlo

di una vicenda calabrese, ma considerata la storia delle nostre ferrovie credo che vi sia una problematica complessiva che investe la sicurezza. Senz'altro possono verificarsi incidenti che non sono prevedibili, tuttavia una serie di vicende veramente preoccupanti rendono indubbiamente necessaria una riflessione molto seria sulla sicurezza dei trasporti nel nostro paese e in particolare in Calabria. In tale regione, infatti, l'assenza di sicurezza si accompagna alla vetustà delle tratte ferroviarie, soprattutto di quella cui si fa riferimento nell'interpellanza, che è davvero vecchia ed antiquata. La situazione della rete ferroviaria in Calabria stride davvero con tutti i grandi progetti di ammodernamento e di alta velocità che sono stati posti in essere da parte del Governo in questi ultimi anni.

Non c'è dubbio, allora, che sia necessario un momento di chiarimento, anche rispetto agli impegni più volte assunti, e che devono essere rispettati, nei confronti della nostra regione e di quelle meridionali in genere. È una vicenda estremamente preoccupante, che si aggiunge ad una situazione di grande carenza per quanto riguarda la tratta ferroviaria. Non credo, comunque, che questa mattina possiamo chiudere tutta la storia delle ferrovie attraverso la mia illustrazione, la risposta del sottosegretario e la mia replica: ritengo invece che bisogna avere la forza per svolgere un dibattito significativo ed intenso. So che martedì prossimo avremo in aula un dibattito sulla situazione dei trasporti nel nostro paese e mi auguro che il Governo venga con una parola di grande chiarezza rispetto ai progetti, ai programmi futuri, all'intermodalità, alla sicurezza, all'ammodernamento dei trasporti. Mi sembra che questa sia una necessità oggi molto avvertita, anche perché le situazioni emerse in questo arco di tempo non sono certamente incoraggianti, sono anzi sicuramente preoccupanti.

Mi fermo qui, signor Presidente ed attendo fiducioso la risposta del sottosegretario per i trasporti, di cui conosco la grande sensibilità: mi auguro quindi che

egli non deluderà questa nostra esigenza, che è avvertita da parte non soltanto del sottoscritto ma anche delle regioni meridionali e della Calabria. Vi sono peraltro anche autorevolissimi colleghi della maggioranza che hanno presentato interrogazioni a tale riguardo: aspettiamo dunque una risposta perché, al di là delle posizioni politiche e dei ruoli che abbiamo in questo Parlamento, dobbiamo rispondere con senso di responsabilità al mandato elettorale, soprattutto alle domande, alle richieste, alle attese delle popolazioni nel senso del progresso e dello sviluppo. Ebbene, il progresso e lo sviluppo devono venire anche attraverso infrastrutture di trasporto adeguate ed accettabili, quindi ovviamente sicure. Invece, sulla tratta Reggio Calabria-Bari, in contrada Marinella tra Ferruzzano e Brancaleone, abbiamo avuto uno spaccato di una situazione molto brutta e di una struttura ferroviaria pericolosissima. Non vi è stato peraltro soltanto questo incidente, visto che non soltanto in Calabria ma anche nel resto del paese vi sono stati episodi dello stesso genere.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE SORIERO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, condivido l'impostazione degli onorevoli Tassone e Bova che, con le loro interpellanze ed interrogazione, chiedono di conoscere le ragioni dell'incidente specifico lungo la linea ionica calabrese, collegando però questa richiesta d'informazione ad una valutazione più di fondo sulle condizioni della linea e sull'impegno del Governo e delle Ferrovie dello Stato per potenziare, ammodernare e velocizzare una linea importante, finora sottovalutata e sottoutilizzata.

L'onorevole Tassone, un momento fa, ha riproposto nella sua illustrazione le ragioni di fondo che richiedono un'attenzione diversa verso il potenziamento della rete ferroviaria nel Mezzogiorno ed in

Calabria. È una valutazione che io condivido e rispetto a tale esigenza la comprensione piena di cosa è avvenuto nell'incidente specifico richiamato dagli onorevoli colleghi può dare conto di che cosa occorra adeguare tempestivamente e di quali ulteriori investimenti strategici vadano previsti per poter garantire un potenziamento di fase.

Rispondo quindi innanzitutto alla questione specifica dell'incidente. Le Ferrovie dello Stato riferiscono che il giorno 22 settembre 1997, alle ore 7,54 circa, il treno *Intercity* 784 Reggio Calabria-Bari Centrale, composto dal locomotore 445 e tre carrozze del tipo « gran confort », in prossimità del chilometro 408 della linea Metaponto-Reggio Calabria Marittima, tra le stazioni di Brancaleone e Ferruzzano, investiva il veicolo stradale Ducato *Daily*. Il conducente, perdendo il controllo probabilmente a causa del violento temporale che imperversava sulla zona, aveva sfondato uno dei pannelli in conglomerato cementizio, tipo FS, posti a protezione della sede ferroviaria e si era arrestato sul binario. Nonostante il tempestivo azionamento del freno da parte del personale di macchina, il treno urtava contro il veicolo stradale, provocando il deragliamento della locomotiva e della prima carrozza sulla statale 106, in quel tratto parallela alla sede ferroviaria, dalla quale è separata in parte tramite *guard-rail* e in parte con pannelli di conglomerato cementizio. L'urto avveniva alla velocità di 110 chilometri orari (velocità di marcia prima dell'intervento dell'azione frenante: 122 chilometri orari; velocità massima ammessa dalla linea nel tratto interessato: 130 chilometri orari) e l'arresto completo del convoglio si verificava dopo circa 220 metri dal punto di impatto. Nell'evento risultavano lesi 17 viaggiatori, prontamente curati presso l'ospedale civile di Melito Porto Salvo.

L'interruzione accidentale della linea si verificava dalle ore 7,54 alle ore 1,30 del giorno successivo. Sollecitamente venivano allertati i mezzi di soccorso, polizia e carabinieri, da parte degli operatori più direttamente interessati e veniva attivato il

comitato di crisi di zona, in base a quanto disposto dall'ordine di servizio dell'11 agosto 1997. Sono state inoltre coordinate le operazioni di assistenza alla clientela, organizzando l'istituzione dei servizi sostitutivi con pullman tra le stazioni di Brancaleone e Bianco e disponendo la deviazione del traffico dei treni a lungo percorso.

Il tratto di linea Roccella Jonica-Reggio Calabria Marittima, sul quale si è verificato l'incidente, è a semplice binario non elettrificato, con CTC e regime di esercizio blocco elettrico contaassi. Il profilo altimetrico della linea è generalmente pianeggiante e consente una velocità massima di 140 chilometri orari (è un rango di velocità di tipo B). La sede stradale è in rilevato con traverse in cemento armato precompresso e l'armamento per binari di linea e di corsa delle stazioni è di tipo 5060 UNI. La quantificazione dei danni provocati diretti e indiretti è in fase di definitiva elaborazione.

Fin qui la descrizione dell'incidente e delle condizioni in cui lo stesso è avvenuto. Ma abbiamo chiaro che al di là del singolo incidente c'è un problema più di fondo, che riguarda le condizioni di quella linea, che è a binario unico non elettrificato. Nel corso degli anni era maturata la convinzione che questo potesse essere via via assunto come uno di quei « rami secchi » da ridimensionare nella rete ferroviaria del Mezzogiorno. E così è avvenuto, in qualche misura, attraverso la riduzione dell'esercizio e delle funzioni di servizio in alcune stazioni e così è avvenuto anche per quanto riguarda la frequenza dei treni in alcune tratte della stessa linea.

Abbiamo affrontato questo problema nella discussione che c'è stata in Parlamento e poi nel confronto tra Governo e Ferrovie dello Stato, nella elaborazione dell'*addendum* del 1996 al contratto di programma che, come è noto, prevede tutti gli investimenti dal 1994 al 2000 delle Ferrovie dello Stato sulla rete nazionale.

Il Governo ha segnalato alle Ferrovie dello Stato l'esigenza di un « ripensamen-

to » degli investimenti e delle strategie verso la rete meridionale e nei confronti dell'intera rete regionale calabrese.

Sono state prese alcune scelte importanti; per quanto concerne l'ammodernamento della direttrice da Reggio Calabria a Bari nel contratto di programma sottoscritto il 23 marzo 1996 tra Ministero dei trasporti e Ferrovie dello Stato è stato previsto un programma organico di specifici interventi per il potenziamento dell'intero comparto in questione.

In particolare nell'ambito del citato contratto di programma a carico dei fondi previsti per le Ferrovie dello Stato Spa sono state programmate nel territorio calabrese la realizzazione di una fase del raddoppio tra Reggio Calabria e Melito, l'esecuzione del comando centralizzato del traffico sull'intera linea, il completamento del sistema ACEI (controllo automatico del traffico) da Sibari a Roccella Jonica, la sistemazione del nodo di Crotone, l'attrezzaggio tecnologico del nodo di Reggio Calabria nonché l'elettrificazione nel tratto Metaponto-Sibari della nuova dorsale merci verso Paola e Gioia Tauro.

Inoltre con i finanziamenti inseriti nella legge finanziaria del 1996 nell'*addendum* al contratto di programma sono stati previsti ulteriori interventi di ammodernamento della rete calabrese, che sono all'approvazione finale del CIPE. Quest'ultimo ha deciso due giorni fa lo sblocco di questo insieme di finanziamenti a seguito del parere favorevole con osservazioni delle Commissioni parlamentari competenti. Fin qui quanto è stato già fatto.

Ci sono quindi risorse, progetti, lavori che finalmente possono essere immediatamente appaltati. Di alcuni di questi problemi si discute da anni e sono quindi comprensibili la cautela, lo scetticismo, l'insoddisfazione nella analisi e nella valutazione dei problemi che sono all'ordine del giorno. Finalmente oggi il Governo è in grado di dire che con l'approvazione del CIPE di due giorni fa ci sono le risorse per cominciare ad avviare un'azione seria di velocizzazione e di potenziamento della rete ionicale calabrese.

Al completamento dei citati interventi già programmati il servizio potrà essere potenziato e velocizzato in una logica di sistema anche con l'utilizzo di « pendolini » diesel e con l'ammodernamento del materiale rotabile. I pendolini diesel sono già stati ordinati dalle Ferrovie dello Stato; nei prossimi mesi saranno consegnati i primi sei pendolini diesel e due di essi entreranno in funzione sulla linea ionica calabrese.

Relativamente all'ammodernamento del materiale rotabile sono già state esperte gare per l'acquisto di nuovo materiale; c'è un impegno delle Ferrovie dello Stato in base al quale appena vi sarà la dotazione del nuovo materiale rotabile una quota consistente sarà messa a disposizione della rete calabra e della linea ionica in Calabria.

Si è convinti cioè che bisogna colmare un ritardo e un divario che si sono determinati e perciò non ci limitiamo all'analisi dei singoli provvedimenti ma abbiamo chiesto alle ferrovie dello Stato di predisporre rapidamente un piano regionale di investimenti sull'intera rete calabrese.

Rispondo, quindi, positivamente all'esigenza di fondo che hanno sollevato gli onorevoli Tassone e Bova dicendo che, entro poche settimane, saremo finalmente in grado di presentare agli onorevoli parlamentari, alle organizzazioni sindacali e alle istituzioni regionali e locali calabresi una visione d'insieme, un intervento sistemico sull'intera rete regionale, che sia in grado di affrontare lo sviluppo dei traffici ferroviari e quel miglioramento dei servizi tanto sollecitato dai cittadini e dalle popolazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Tassone ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00668.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, la vicenda che richiama nella mia interpellanza è lo spunto che consente di svolgere il dibattito odierno. Per la verità, abbiamo sempre ascoltato degli annunci positivi da parte del Governo, al quale non manca l'ottimismo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Ora finalmente ci sono anche i finanziamenti, oltre all'ottimismo!

MARIO TASSONE. Mi fa piacere. Anche attraverso il telefono lei si aggiorna circa il flusso finanziario e ciò ci fa piacere. Infatti, questo Governo non dà finanziamenti *una tantum*, ma c'è un flusso continuo di finanziamenti che ci fa ben sperare per il futuro. Ma la mia vuole esser solo una battuta amichevole nei confronti dell'onorevole Soriero.

Quindi, ci sono i finanziamenti deliberati nella riunione del CIPE di due giorni fa e si tratta dei finanziamenti che sono stati annunciati da tempo. Non è che il CIPE abbia previsto stanziamenti diversi da quelli già annunciati in passato, ma non è questo il mio rilievo, anche perché non c'è dubbio che, se si innescasse un processo del genere, si tratterebbe comunque di un fatto estremamente positivo.

Onorevole sottosegretario, la prego di seguirmi mentre parlo e di non intrattenersi al telefono. Ognuno di noi aveva altri impegni. Personalmente, ho lasciato la seduta della Giunta per il regolamento per godere del privilegio di interloquire con lei questa mattina. Questo, infatti, per me è un grande onore ed un grande privilegio. Perciò la prego di dimostrarmi un minimo di considerazione, anche in ragione del fatto che per me è un grande onore poter colloquiare con lei questa mattina (*Commenti del deputato Marino*). È un onore, collega Marino, purtroppo sono molto umile e riconosco le grandi occasioni che offre la vita (*Commenti del deputato Armaroli*). Non c'è dubbio, onorevole Armaroli.

La questione che volevo sottoporre all'attenzione del sottosegretario è la seguente: il problema della Calabria e del Mezzogiorno è un problema di programmazione, di linee strategiche. Negli anni ottanta si sono consolidati nel paese il concetto e la cultura della programmazione, tant'è vero che venne allora avviato il progetto generale sui trasporti, il PGT, sul quale si lavorò con impegno. Era un

progetto animato dal principio della intermodalità dei trasporti, del collegamento, del raccordo e quindi del coordinamento e dell'impiego di sinergie per i porti, per gli aeroporti, per il trasporto su rotaia e per quello su gomma. Questa avrebbe dovuto rappresentare una occasione per lo sviluppo della zona, un vero e proprio volano dello sviluppo. Non c'è dubbio, infatti, che la linea ferroviaria ionica è abbandonata, così come sono abbandonate le strade che corrono lungo la dorsale ionica.

Non voglio rivolgere un appunto al riguardo al Governo, anche perché il sottosegretario ha sottilmente richiamato il passato, ma mi auguro che fra dieci anni non ci si richiami più al passato. Questo avrebbe dovuto essere il Governo del grande impegno, delle grandi conquiste, il Governo che avrebbe dovuto raggiungere elevati obiettivi; un esecutivo in grado di sradicare il vecchio e di seppellirlo sotto il peso delle sue stesse grandi contraddizioni. Vorrei, tuttavia, richiamare l'esigenza di procedere ad un'adeguata programmazione.

L'ammodernamento della linea ferroviaria e di quella autostradale non è fine a sé stesso, ma rappresenta lo strumento per creare una condizione di sviluppo.

Ne consegue la necessità di risolvere problemi molto importanti. Onorevole Soriero, io sono favorevole ai finanziamenti per l'alta velocità, anche se non comprendo per quale ragione non si sia proceduto in questa direzione nel passato; ovviamente, mi riferisco non al passato remoto ma a qualche mese fa, visto che il programma del Governo in carica prevedeva espressamente interventi di questo tipo. Vorrei capire, insomma, quale sia il problema che il Governo incontra nel programmare gli interventi di ammodernamento delle autostrade e delle linee ferroviarie.

Ad esempio, va sicuramente risolto, onorevole Bova, il problema dell'attraversamento stabile sullo stretto di Messina. Ciò perché, se questo discorso non sarà affrontato in termini seri, continueremo ad incontrare difficoltà. Lo dico anche

sulla base dell'esperienza pregressa: è evidente che, per programmare opportunamente interventi di ammodernamento delle autostrade e delle ferrovie, va tenuto nel dovuto conto anche quello che sarà realizzato ai fini dell'attraversamento stabile sullo stretto di Messina. Eppure, ci risulta che su questo punto vi siano non dico contrasti ma, almeno, un disinteresse ed un'apatia del Governo. Il sottosegretario Mattioli, ad esempio, sostiene che il progetto non può essere realizzato mentre lei, onorevole Soriero, se non sbaglio, è di parere diverso.

Ripeto: il dato dell'ammodernamento non può essere fine a sé stesso, ma deve essere calato in una strategia e in una politica organica rispetto agli obiettivi configurati. Anche l'ammodernamento delle ferrovie e gli interventi relativi all'alta velocità vanno inquadrati...

Onorevole sottosegretario, lei si è distratto ma stavo parlando dell'attraversamento stabile sullo stretto di Messina.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Si sbaglia, onorevole Tassone: sto seguendo il suo intervento con attenzione particolare.

MARIO TASSONE. Ho voluto richiamare il discorso sullo stretto di Messina perché la vedo molto impegnato questa mattina. Probabilmente la Presidenza ci chiederà scusa per il disturbo vicendevole... (*Commenti del sottosegretario Soriero*). È un richiamo ufficiale che faccio alla Presidenza, al Presidente Petrini, quindi non riguarda lei.

Credo che si debba fornire una risposta seria ai problemi della Calabria. Non è più tempo di interventi a pioggia. Ci conosciamo da parecchio tempo, sottosegretario Soriero, e siamo sempre stati contrari ad interventi di questo tipo, abbiamo sempre avversato l'assistenzialismo. Mi chiedo: i fondi CIPE come si inseriscono nel contesto di una necessaria programmazione e progettualità? Mi riferisco non soltanto al già citato progetto del ponte sullo stretto di Messina ma anche a Gioia Tauro, da lei giustamente

ed opportunamente richiamata. È possibile che la situazione di Gioia Tauro continui a rimanere com'è attualmente? Io ritengo di no.

Nella seduta di ieri, durante lo svolgimento del *question time*, qualche collega, interloquendo con il ministro del lavoro... Parlo del ministro del lavoro tanto per dire, per essere rispettosi della dicitura, visto che di Treu tutto si può dire meno che sia il ministro del lavoro...

PAOLO ARMAROLI. È il ministro della disoccupazione!

MARIO TASSONE. Sì, forse parlare di ministro della disoccupazione sarebbe più esatto e corretto, sicuramente più aderente alla realtà e al non impegno del ministro Treu.

Dicevo che ieri si è accennato al problema del porto franco di Gioia Tauro. Tutto l'ammodernamento e l'equilibrio nel rapporto costi-benefici, tutto il discorso dell'alta velocità e della velocizzazione delle linee ferroviarie, nonché quello relativo all'ammodernamento della rete autostradale possono essere affrontati soltanto in presenza di grandi obiettivi legati a linee di penetrazione e di raccordo non soltanto con il nord Italia e l'Europa ma anche rispetto al Mediterraneo. A tale riguardo vorrei capire per quale ragione la Sardegna si sia vista riconoscere tanti porti franchi mentre la Calabria, pur avendo ricevuto assicurazioni da parte del Governo, non ne ha avuti. Non voglio dire che Burlando sia sfortunato (per carità di Dio, non voglio cadere in questo luogo comune), ma certamente se non lo è e non arreca taluni benefici, gli sfortunati siamo comunque noi cittadini del Mezzogiorno e della Calabria! Questo è un fatto già acquisito per quanto riguarda la storia della nostra realtà regionale.

Signor sottosegretario, auspico che quella di martedì prossimo possa rappresentare l'occasione per svolgere il relativo dibattito e confronto sul settore dei trasporti e per parlare delle Ferrovie Spa (con le quali il Governo ha fatto una trattativa). Mi pare che vi sia un problema

insolubile relativamente alla gestione delle ferrovie: mi riferisco a quello di Dematté e di Cimoli! Occorrerebbe capire perché Dematté sia stato mandato a fare il presidente delle Ferrovie dello Stato; devo dire che non sono tranquillo per la Calabria perché, dopo le prove disastrose che ha dato nella mia regione come presidente della cassa di risparmio, non vi è dubbio...

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Questo è un giudizio ingiusto!

MARIO TASSONE. Signor sottosegretario, si deve dire anche questo perché vi è e vi è stata sempre una grande disattenzione rispetto a talune problematiche, perché Dematté è portatore degli interessi forti del nord. Sarà pure ingiusto quel giudizio, ma voi lo difendete, ovviamente, perché la riconversione della sua parte politica credo che segni la storia del nostro tempo. Non vi è dubbio che questi sono interessi forti del nord, o del forte capitale, forti interessi precostituiti di una categoria di professori che certamente, nel razionalizzare tutto, non evidenzia un minimo di umanità e di slancio rispetto alle grandi esigenze di sviluppo della nostra regione.

Detto questo, Presidente, prendo atto della risposta del sottosegretario — che io stimo, al di là delle battute — però, anche per le cose che abbiamo avvertito e sentito per il passato, non posso ritenermi soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo. Mi ritengo anzi preoccupato. Poiché vi sono molte attese in tale settore, mi auguro che questa preoccupazione possa lasciare il posto invece ad una visione ottimistica; in questo momento è di carattere personale nei suoi confronti, signor sottosegretario, ma certamente non può essere una visione ottimistica e speranzosa nei confronti del Governo che lei rappresenta (*Applausi dei deputati del gruppo del CDU-CDR*).

PRESIDENTE. L'onorevole Bova ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01494.